



115487, Москва, ул. Нагатинская, 18/29  
тел./факс: (495) 680-52-53, 116-15-48  
e-mail: info@unitsky.ru  
http: //www.unitsky.ru  
skype: Anatoly Unitsky

## Пояснительная записка по созданию транспортной инфраструктуры для острова Al Gahalla Island (ОАЭ)



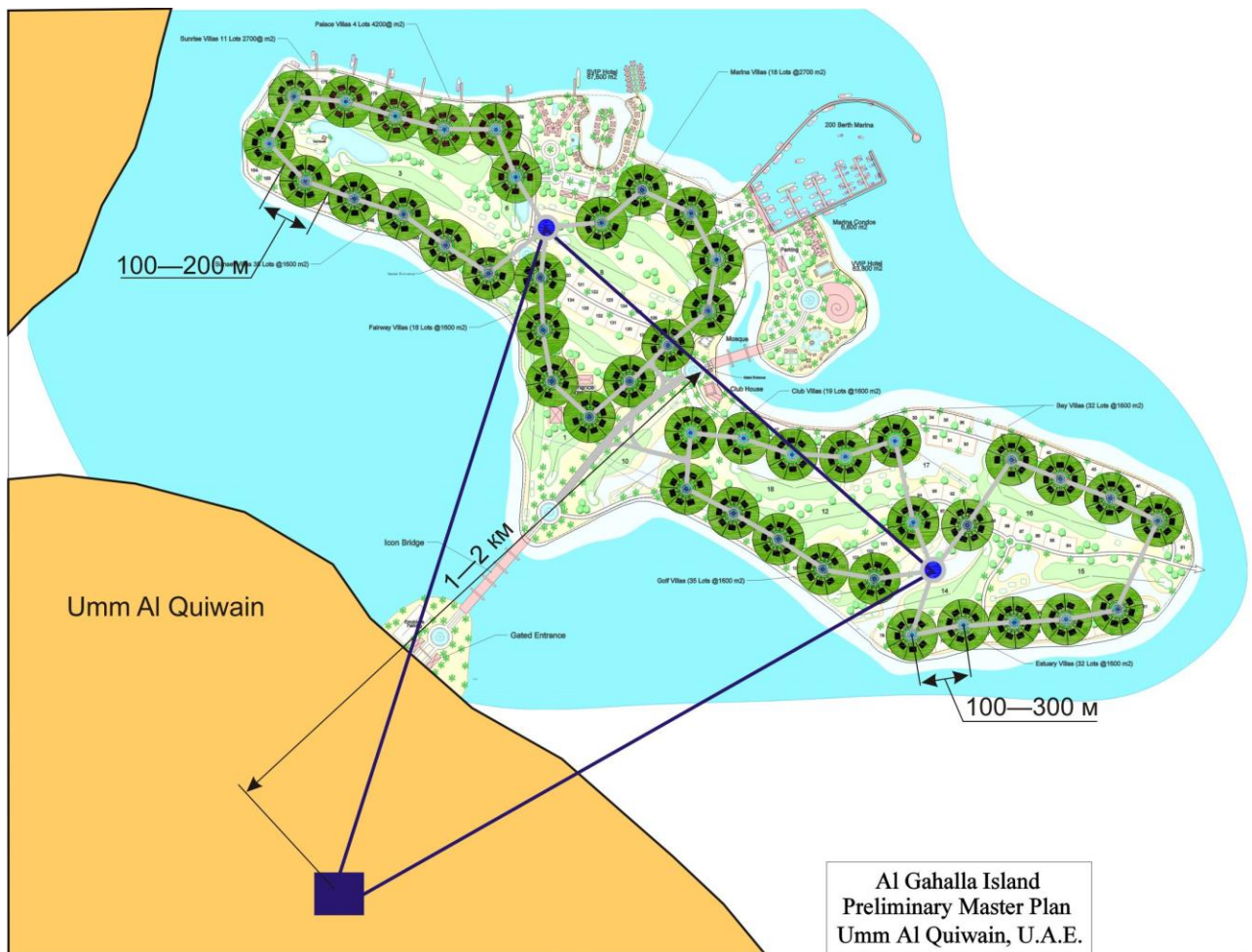
Предлагаемая для острова Al Gahalla Island (Объединенные Арабские Эмираты) транспортная система STU Monorail предназначена для максимального снижения воздействия автомобильного транспорта на экологию острова. Она сочетает в себе лучшие свойства персонального и общественного транспорта и может полностью удовлетворять требованиям владельцев островных вилл к уровню комфорта и качеству предоставляемых транспортных услуг. При этом предлагаемая транспортная система соответствует самым высоким экологическим требованиям и оказывает минимальное воздействие на окружающую среду, что полностью соответствует рекреационному назначению застройки острова.

На рис. 1 представлен мастер-план застройки острова Al Gahalla Island с организацией пассажирских и грузовых перевозок единой транспортной системой, создаваемой на основе технологии STU Monorail.

Основой жилой застройки острова являются блоки (кластеры) из 5—10 вилл. Виллы сгруппированы вокруг небольшой площади (диаметром 30—60 метров), в центре которой установлена опора легкого моноСТЮ с небольшой площадкой (станцией) на высоте 4—6 м. Спуск со станции на площадь может осуществляться как по лестнице, так и на лифте. Расстояние от станции до любой из вилл составит 20—30 м, которые можно пройти пешком.

На площади могут быть посажены деревья, цветы, выполнены газоны, созданы детские площадки и др. Поскольку СТЮ можно рассматривать как горизонтальный лифт, то жилой кластер из 5—10 вилл будет, исходя из этой аналогии, одним из «этажей» многоэтажного «горизонтального дома», а площадь вокруг станций — станет «холлом» каждого этажа этого «дома». Так же, как и один традиционный лифт, не сможет обеспечить обслуживание высотного здания, так и на одной трассе моноСТЮ должно быть не более 10—12 «этажей», т.е. жилых кластеров. Иначе жителям вилл пришлось бы долго ожидать прихода «горизонтального лифта». При этом, в отличие от традиционного лифта, на каждой трассе моноСТЮ может быть 2—3 и более экипажей (моно-юнибусов), к тому же такая трасса будет кольцевой, что увеличит ее производительность, и, при необходимости, она может быть выполнена двухпутной.

Для транспортного обслуживания острова можно принять и трассы двурельсового СТЮ, на которые рельсовые автомобили (юнибусы) поставлены сверху. Но предпочтительнее применение однорельсового моноСТЮ с подвешенным снизу моно-юнибусом. Во-первых, такие дороги «второго уровня» будут примерно в 2 раза дешевле, т.к. для их трассировки необходим лишь один рельс-струна, который, к тому же, будет примерно в 2 раза компактнее рельса двурельсового СТЮ и, соответственно, дешевле его. К тому же опоры моноСТЮ можно устанавливать на произвольном расстоянии друг от друга (до 2000 м), без промежуточных опор, в то время как в двурельсовом СТЮ опоры необходимо устанавливать через 25—35 м, что не всегда возможно и не эстетично.



Al Gahalla Island  
Preliminary Master Plan  
Umm Al Quiwain, U.A.E.

Условные обозначения:









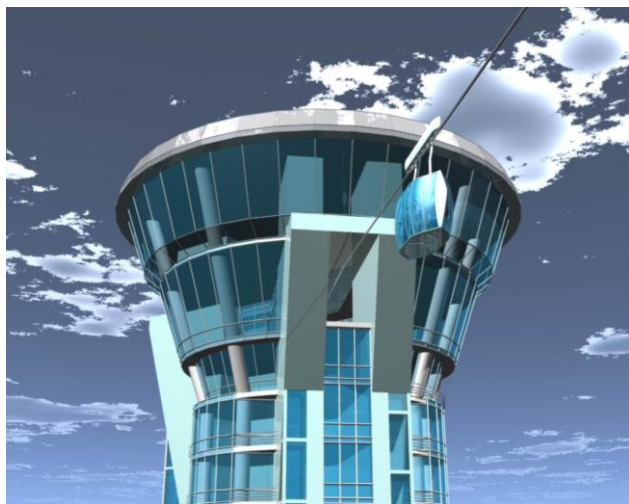
-  Жилой блок (кластер) из 5—10 вилл
-  Высотное здание (высота 100—150 м) на материке с многоярусной автомобильной стоянкой внизу и станцией моноСТЮ наверху
-  Высотное здание на острове (высота 100—150 м) со станцией моноСТЮ наверху
-  Высотная (высота прохождения моно-юнибуса 50—100 м) трасса скоростного моноСТЮ
-  Низковисотная (высота прохождения моно-юнибуса 4—6 м) кольцевая трасса низкоскоростного моноСТЮ, совмещенная с автомобильной дорогой и тротуаром
-  Опора-станция низковисотного (высота 4—6 м) моноСТЮ
-  Вилла
-  Площадь жилого кластера, выполненная вокруг опоры-станции низковисотного моноСТЮ

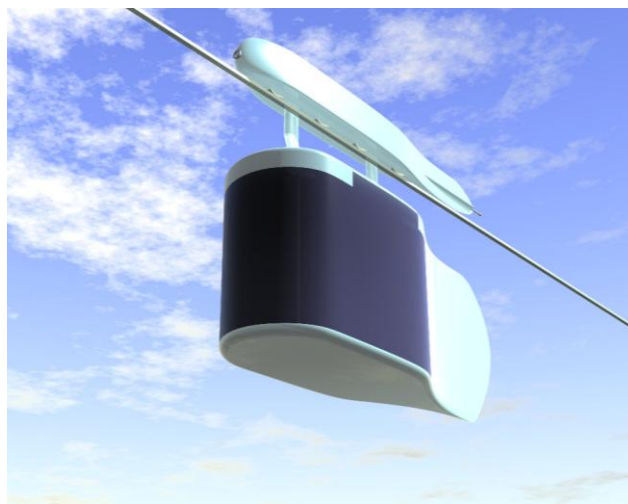
Рис. 1. Схема транспортного обслуживания острова

Все жилые кластеры объединяются в общую транспортную систему скоростной высотной (высота 50—100 м и более) трассой STU Monorail, которая имеет два высотных здания-станции на острове и одно здание-станцию на материке. Это позволит, оставив личный легковой автомобиль на материковой парковке, за 5—8 минут доехать на комфортном маломестном кондиционированном моно-юнибусе до любой расположенной на острове виллы, сделав на острове одну пересадку с высотного на низковысотное моноСТЮ.

На рис. 2 показаны моно-юнибусы высотного и низковысотного моноСТЮ.



а) моно-юнибус высотного  
(на высоте 50—100 м и более)  
скоростного моноСТЮ

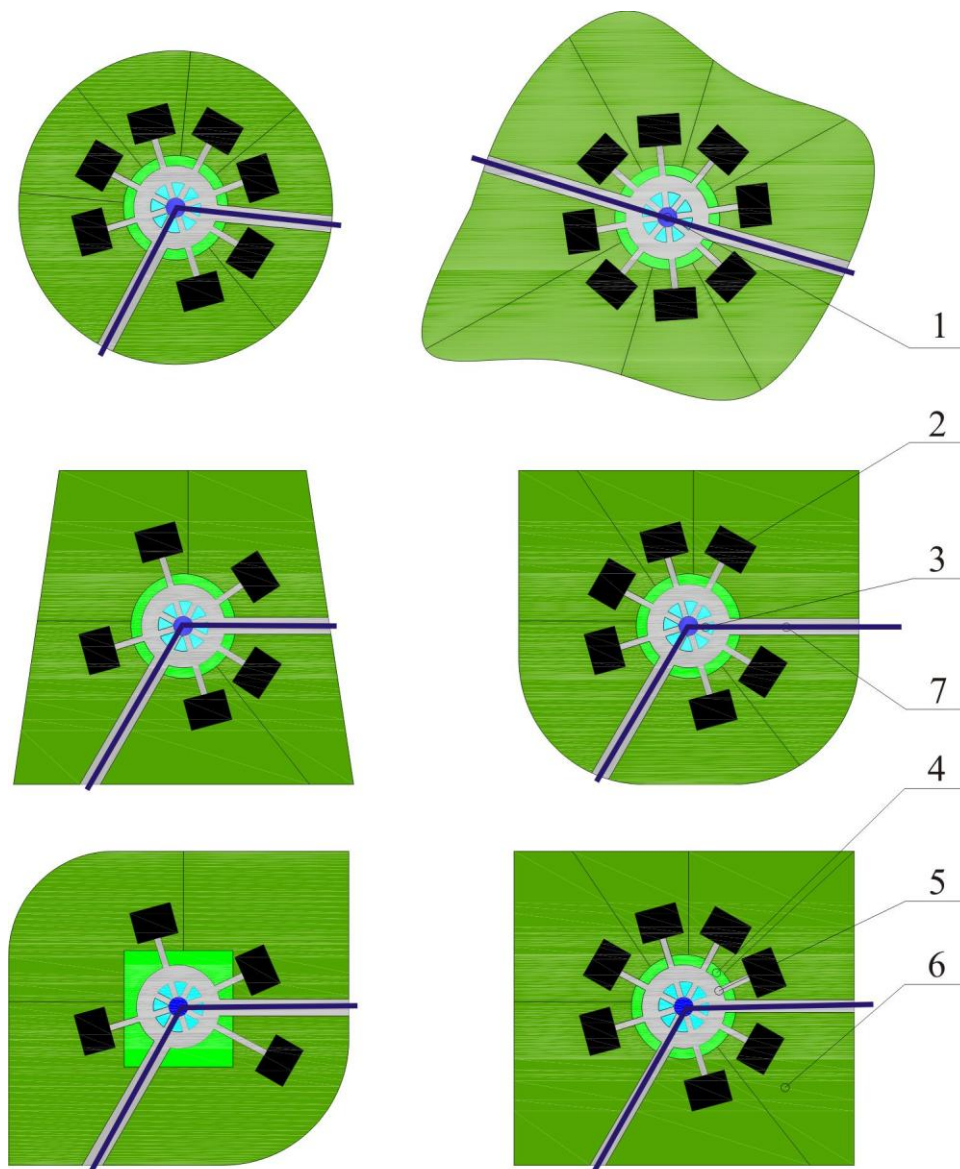


б) моно-юнибус низковысотного  
(на высоте 4—6 м и более)  
низкоскоростного моноСТЮ

Рис. 2. Моно-юнибусы

На рис. 3. представлены варианты планировки типового жилого блока (кластера), состоящего из 5—10 вилл, с центральным сквером и опорой-станцией маловысотного STU Monorail.





Условные обозначения:

- 1- Опора-станция низковольтного (высота 4—6 м) моноСТЮ
- 2- Вилла
- 3- Круговой бассейн
- 4- Газон перед участком
- 5- Автомобильная дорога, совмещенная с тротуарами
- 6- Земельный участок виллы
- 7- Низковольтная трасса моноСТЮ (низ моно-юнибуса проходит на высоте 4—6 м над автомобильной дорогой)

Рис. 3. Варианты схем жилого блока (кластера)

Применение транспортных систем STU Monorail при создании островных рекреационных зон позволяет достаточно дешево реализовывать интересные проекты. На рис. 4 представлена планировка искусственного острова «Венеция», который можно создавать на морских отмелях глубиной 1—3 м.

При такой планировке жилые кластеры, состоящие из 5—10 вилл, размещаются на отдельных островках, образованных насыпкой песка, который появляется в процессе углубления каналов между этими островками. Все эти островки соединяются транспортной системой в единую островную систему вокруг главного центрального острова, на котором находится станция высотного STU Monorail, которое соединяет подобные островные системы между собой и с берегом материка.

Применение таких планировочных решений позволяет предоставить собственный пляж и персональную яхтенную стоянку для каждой виллы. Создается атмосфера уединения при наличии рядом с виллой удобной транспортной системы, при помощи которой можно быстро (за 5—8 минут) и с высоким комфортом добраться до любого острова или берега материка.

Такой искусственный остров (и, соответственно, вилла на нем) обойдется дешевле как естественного острова, стоимость которого необходимо оплачивать владельцу виллы, так и традиционного искусственного острова, так как устройство предлагаемого острова «Венеция» предполагает малый объем земляных работ, минимальный объем коммуникаций и работ по благоустройству острова.

Остров Al Gahalla Island может быть также выполнен комбинированным: одна часть острова, например, с северной стороны, может быть выполнена со сплошной поверхностью (так, как показано на рис. 1), вторая часть — в виде нескольких десятков небольших островков (так, как показано на рис. 4).

Генеральный конструктор СТЮ

А.Э. Юницкий

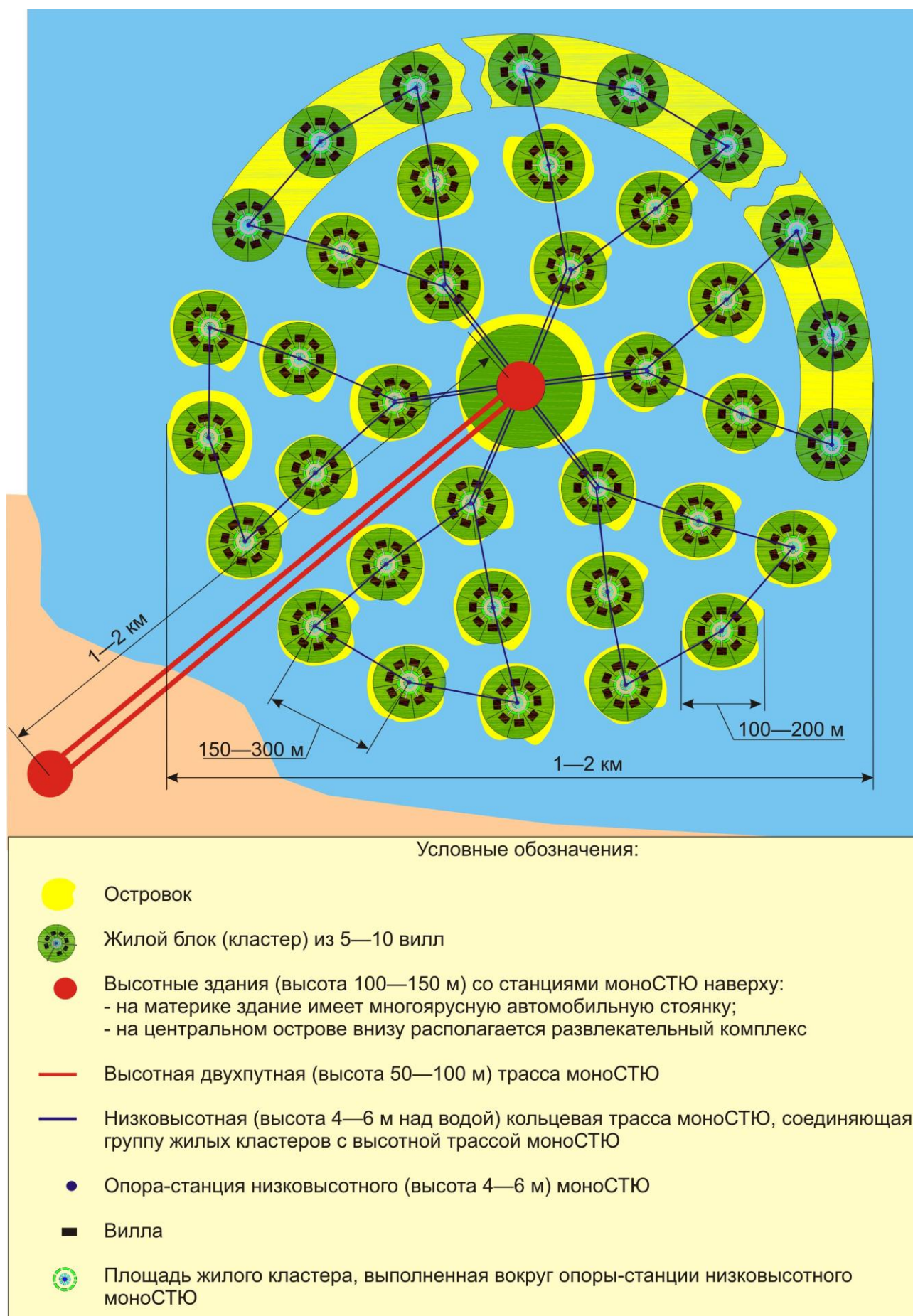


Рис. 4. Схема острова, состоящего из 20—50 островков (остров «Венеция»)